



## INFO PAPER

d.d. : 9 maart 2015

**Betreft** : Het belang van het vervoer gevaarlijke stoffen voor de Nederlandse economie

Mede naar aanleiding van media aandacht voor het incident op het spoor in Tilburg van 6 maart j.l. informeren wij u graag over het belang van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de Nederlandse economie. We willen hiermee bijdragen aan balans in de beeldvorming. Van belang is te beseffen dat er in Nederland met de nieuwe wet- en regelgeving van het *Basisnet* over de risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen al duidelijke afspraken zijn gemaakt.

### **Basisnet**

Om het vervoer van gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en het buitenland te borgen en de risico's voor de omgeving langs de routes binnen wettelijke grenzen houden is de afgelopen jaren het Basisnet ontwikkeld. Het Basisnet geeft aan over welke routes via weg, spoor of binnenwater gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden en introduceert risicoplafonds voor al het vervoer. Deze wetgeving treedt per 1 april 2015 in werking. Daarbij is de Betuweroute essentieel voor de afwikkeling van gevaarlijke stoffen van de Rotterdamse haven naar het Europese achterland. Maar ook de Brabantroute (Breda-Tilburg-Eindhoven-Venlo) blijft in gebruik voor de ontsluiting van de Nederlandse chemische industrie in Zuid Limburg.

### **Belang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor**

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is nodig om de chemische clusters binnen Nederland met elkaar te verbinden en daarnaast essentieel als verbinding vanuit de havens naar het Europese achterland. Gevaarlijke stoffen zijn vaak grondstoffen voor producten die wij in ons dagelijks leven gebruiken. Een boterhamzakje, een glas frisdrank, een meubelstuk en onze kleding zijn enkele voorbeelden. Zo wordt butadieen o.a. gebruikt voor de productie van synthetisch rubber of na omzetting tot neopreen in bijvoorbeeld kleding, chirurgische handschoenen, wetsuits en als afdichting.

De Brabantroute maakt onderdeel uit van het Basisnet waarover deze voor ons dagelijks leven belangrijke producten over vervoerd moeten worden. Dat deze goederen vervoerd kunnen worden is van groot belang, niet alleen voor chemische bedrijven, maar voor Nederland en onze welvaart. Het spoorgoederenvervoer draagt bij aan de Nederlandse economie in termen van concurrentiepositie, bereikbaarheid en duurzaamheid.

En die chemiesector levert een meer dan significante bijdrage aan de Nederlandse economie:

- 64.000 banen;
- Een aandeel van 20% in de Nederlandse export;
- Positief aandeel in 2010 van € 14 miljard aan de handelsbalans.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is cruciaal voor een succesvolle werking van chemische productielocaties. Als de aan- en afvoer te zwaar bemoeilijkt wordt, lopen we in Nederland dan ook het risico dat productie wordt verplaatst naar het buitenland. Dat kost ons banen en welvaart.

### **Veiligheid rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen**

In Nederland gelden strenge voorschriften omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het spoorgoederenvervoer in Nederland behoort tot de veiligste ter wereld.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS), en het daar bijbehorende Besluit en Regeling. De basis van deze wetten is de internationale overeenkomst voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, het RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses). Elke 2 jaar wordt het RID herzien. Deze wijzigingen komen door nieuwe inzichten en voorstellen vanuit overheid en bedrijfsleven.

Het is verboden gevaarlijke stoffen te vervoeren tenzij er wordt voldaan aan de vereisten uit de wet- en regelgeving. Het voornaamste doel van de voorschriften betreft de veiligheid voor mens en milieu. Zo gelden er strenge eisen aan het voertuig en zijn er stringente voorschriften voor het classificeren, het verpakken en juist kenmerken en etiketteren van de te vervoeren stof. Daarnaast dienen de vervoersdocumenten op orde te zijn, en gelden specifieke voorschriften voor onderweg.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is, mede door de strikte regelgeving, dus veilig gebleken. De afgelopen 60 jaar zijn er in Nederland géén incidenten rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen met een dodelijke afloop geweest.

Het bedrijfsleven werkt sinds 1954 samen aan de voortdurende verbetering van de veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de organisatie Commissie Transport Gevaarlijke Stoffen (CTGG). Een recent voorbeeld van de verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is het 'convenant warme-BLEVE-vrij rijden'. Het verladend en vervoerend bedrijfsleven stelt treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren zodanig samen dat een 'warme BLEVE'<sup>1</sup> niet kan plaatsvinden.

### **Vervolg**

Het in EVO, VNCI en KNV samenwerkende bedrijfsleven neemt het incident in Tilburg serieus op. Er wordt gewerkt aan voorstellen welke wij uw kamer toe zullen doen komen waarin we een aantal oplossingsrichtingen willen schetsen die het risico op dit type ongelukken (door rood sein rijden) tot het minimum reduceert.

Wij zullen u die informatie in de loop van deze week en ruim op tijd voor het AO externe veiligheid met u delen.

---

<sup>1</sup> Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion. Een warme BLEVE kan ontstaan als een (externe) brand een tank gevuld met brandbaar gas aanstraalt. De druk in de tank loopt hierdoor op en het materiaal van de tank verzwakt gelijktijdig. Hierdoor kan na verloop van tijd de tank bezwijken.

### ***Incident Tilburg 6 maart***

Op vrijdag 6 maart is omstreeks 16.45 uur een stoptrein van NS tussen station Tilburg en station Tilburg Universiteit tegen de achterkant van een stilstaande goederentrein gereden. De machinist van de passagierstrein is door een rood sein gereden. De goederentrein was onderweg van Sittard naar rangeeremplacement Kijfhoek en vervoerde onder meer wagens afkomstig van het chemiepark Chemelot in Geleen. De route via Tilburg is de enige route die daarvoor in aanmerking komt.

Door de botsing is de laatste wagon van de goederentrein, een ketelwagon gevuld met butadieen (een ontvlambaar maar niet giftig gas) beschadigd geraakt en gaan lekken. Meteen na de botsing zijn de treinreizigers geëvacueerd en heeft de brandweer het gebied afgezet en het lek provisorisch gedicht. Daarnaast is een NL-alert naar de omwonenden gestuurd met het advies ramen en deuren te sluiten en geen open vuur te maken.

Na overleg van de Veiligheidsregio, de inmiddels aanwezige bedrijfsbrandweer van Chemelot en de deskundigen van DB Schenker is besloten om de butadieen uit de beschadigde ketelwagon over te pompen naar een lege ketelwagon. De veiligheidsvoorzieningen waren op orde waardoor er snel gehandeld kon worden.

Het treinverkeer is om zondagochtend 8 maart weer (beperkt) hervat; vanaf 13.00 uur reed het treinverkeer weer zonder beperkingen.

- De correcte treinlijst (volgorde wagens, aard van de lading e.d.) was aanwezig bij de verkeersleiding van ProRail. Het initiële misverstand over de aanwezigheid van LPG lijkt in de wereld geholpen te zijn door een 'twitterende' journalist van Omroep Brabant die de aangereden ketelwagon heeft gezien en gemakshalve heeft bedacht dat het hier om LPG moest gaan;
- De trein was warme BLEVE vrij samengesteld en de aangereden wagon was voorzien van crashbuffers. Tezamen met ketel en bufferbalk hebben datgene gedaan waarvoor het bedoeld was: absorptie van de bots energie.

### ***ATB-Vv***

Het incident had voorkomen kunnen worden als het betreffende sein was voorzien van ATB-Vv (Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie). Als treinen een rood sein passeren worden deze automatisch afgeremd door ATB-Vv.

Het 'oude' ATB grijpt alleen in bij snelheden boven de 40 km/uur, ATB Vv grijpt ook in bij langzamer rijdende treinen.